

пов'язані з розвантаженням вагонів і навантаженням суден. При цьому максимально ефективно використовується час при підготовці транспортних документів і формуванні різного роду звітності. Видача візуалізованих форм, що є частиною ІЛС, допомагає стежити за станом справ на залізниці, складах і при підході суден.

Реалізація запропонованого проекту дозволить після 2020 року майже в 2 рази масштабно розширити можливості порту, створивши імідж потужної і надійної компанії серед інших портів України.

Можна виділити наступні основні конкурентні переваги пропонованого проекту будівництва інноваційного агрокластеру в морському порту: комплексність; місце розташування; унікальна будівельна концепція; наявність розвиненої інфраструктури; підвищений рівень обслуговування в порівнянні з існуючими конкурентами в рамках усього комплексу пропонованих послуг; сучасна інформаційно-логістична система, що дає можливість скоротити час транспортної та комерційної складової в процесі транспортування і перевалки зернових; цінова і товарна стратегія.

Реалізація вищевказаного інноваційного проекту сприятиме: збільшенню інтенсивності вантажних робіт в 3-4 рази; підвищенню пропускної спроможності причалів; безперебійній експлуатації причалів за рахунок роботи нової перевантажувальної техніки; зменшенню кількості часу, необхідного для обробки залізничних вагонів/автотранспорту, зменшенню втрат вантажів, забезпеченню високої продуктивності з залученням мінімальної кількості працівників; збільшенню перевантажувальних потужностей і обсягу вантажообігу насипних вантажів на всіх складах; поліпшенню обслуговування клієнтів за рахунок збільшення швидкості обробки суден, і, як наслідок, зростання вантажообігу порту; підвищення фінансових показників роботи порту за рахунок залучення нових вантажопотоків; отриманню прибутку і підвищенню платіжного сальдо порту тощо.

Таким чином, авторами роботи, з урахуванням реалій розвитку вітчизняних портових підприємств, визначена необхідність та висока перспективність створення припортового агрокластеру в Азовському регіоні, що передбачає координацію взаємодії виробництва (бізнесу) в портовій зоні, науки і освіти, місцевих органів державної та портової влади.

Список використаних джерел:

1. Офіційний сайт Міністерства аграрної політики та продовольства України [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://minagro.gov.ua/>.
2. Maslak A. Development of grain market in Ukraine / A. Maslak, I. Kutschenko // Baltic Journal of Economic Studies. – 2015. – Vol. 1. – No. 2. – P. 77-82.
3. Анализ зерновой логистики Украины и предложения по ее модернизации / ИА «АПК-Информ» - «Украинская зерновая ассоциация», 2013. – 88 с. [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <http://apk-inform.com>.

Потанова Н. Н.⁹⁶

СПЕЦИФИКА ФОРМИРОВАНИЯ ТРАНСПОРТНОГО ПОТЕНЦИАЛА НА РЕГИОНАЛЬНОМ УРОВНЕ

Современный этап экономического развития характеризуется высокой степенью динамичности, постоянным углублением общественного разделения труда, и, как следствие, его отраслевой и региональной специализации. В этих условиях в структуре производительных сил существенно повышается роль транспортного фактора, выступающего важнейшим инструментом обмена, развития интеграционных и коммуникационных процессов. Таким образом, в новых экономических условиях особую

⁹⁶ к.э.н., доцент кафедры экономики предприятий, ГВУЗ «Приазовский государственный технический университет»

актуальность приобретает задача повышения *транспортного потенциала* хозяйственного комплекса.

Транспорт является одной из наиболее важных отраслей хозяйственного комплекса страны, важнейшим звеном социально-экономических отношений. Он принимает участие в создании продукции, доставке ее потребителям, осуществляет взаимосвязь между производством и потреблением, между различными отраслями хозяйственного комплекса, между странами и регионами. Транспорт является необходимым условием возникновения и развития интенсивного обмена товарами между отдельными территориями, участвующих в территориальном разделении труда. Расширение территориального разделения труда, его совершенствование и само возникновение новых, более эффективных форм во многом зависит от уровня развития транспорта [1].

В то же время транспорт влияет на развитие хозяйственного комплекса как потребитель базовых видов материальных и энергетических ресурсов. На него приходится значительная часть основных производственных фондов и промышленно-производственного персонала. В целом в мире в сфере транспорта занято более 100 млн. чел.

Транспорт выступает одной из важнейших составляющих производственной и социальной инфраструктуры, конфигурация которой имеет четко выраженную региональную специфику формирования. Его эффективное функционирование является необходимым условием стабилизации, структурных преобразований экономики, развития внешнеэкономических сфер деятельности, повышения жизненного уровня населения, обеспечения национальной безопасности страны.

Специфика транспорта как отрасли хозяйства заключается в том, что он сам не производит продукцию, а принимает участие в ее создании, обеспечивает производство сырьем, материалами, оборудованием и перевозит готовые изделия потребителю. При этом транспортные расходы включаются в себестоимость продукции, а транспортный процесс по своей природе объективно носит непрерывный характер. Транспорт также является важной составной частью рыночной инфраструктуры, поскольку создает условия для формирования общегосударственного и региональных рынков.

Значение транспорта для любой страны, занимающей большую территорию, очень велико. В развитии регионов он играет экономическую, социально-политическую, культурную и оборонную функции [2].

Полное и качественное удовлетворение потребностей страны в перевозке может быть достигнуто только в том случае, когда все транспортные средства будут функционировать и развиваться во взаимосвязи, как единый элемент хозяйственного комплекса.

Необходимо отметить, что отдельные виды транспорта не функционируют обособленно, а образуют между собой тесные взаимосвязи. В результате формируется транспортный комплекс, который является территориальным сочетанием путей сообщения, технических средств транспорта и соответствующих служб перевозок [3].

Транспортный комплекс является необходимым условием территориальной специализации и развития хозяйственных комплексов регионов, формирования территориально-производственных комплексов. Он способствует общественному разделению труда, формированию связей между населенными пунктами, а также обеспечивает коммуникации внутри них. Таким образом, транспортный фактор имеет ключевое значение при размещении производительных сил экономической системы.

Следует выделить, что транспортный потенциал хозяйственного комплекса имеет четко выраженную региональную специфику, вследствие чего каждый регион характеризуется собственным *транспортным потенциалом*.

Транспортный потенциал региона представляет собой индивидуальный комплекс экономических, организационных и социальных факторов, определяющих способность региона обеспечивать экспортные и импортные потребности хозяйственного комплекса. Транспортный потенциал выступает фактором экономической безопасности и устойчивости развития региона.

Анализируя формирование транспортного потенциала, можно выделить факторы,

определяющие его региональную специфику.

1. Территориальное сочетание природных ресурсов.

Сочетание природных ресурсов является строго специфичным для любой территориальной системы, что обусловлено своеобразием комплекса природных условий регионов. Оно включает в себя климатические факторы, характер поверхности, гидрографическую сеть, а также наличие и особенности залегания минерально-сырьевых и топливно-энергетических ресурсов. Территориальное сочетание природных ресурсов определяет характер и форму экономического развития региона, а также экономику и организацию производства.

Так, отраслевая специфика г. Мариуполя в значительной степени обусловлена сочетанием двух природно-климатических факторов: морского пути доставки железной руды и близости добычи донецкого угля. Именно эти факторы дали возможность минимизировать транспортные расходы на перевозку ресурсов, что и стало причиной формирования и развития в г. Мариуполе металлургического и, как следствие, машиностроительного производства.

2. Роль региона в общественном разделении труда.

По данному признаку регионы Украины можно классифицировать следующим образом: индустриальные, аграрные, индустриально-аграрные, курортные, рекреационные и туристические. Следовательно, хозяйственные комплексы регионов различных групп имеют существенные отличия. Специфика хозяйственного комплекса региона, в свою очередь, определяет структуру территориального транспортного комплекса, а также приоритеты его развития. При этом следует выделить, что наибольшее влияние на транспорт оказывает промышленность, так как именно она формирует основные грузопотоки региона.

3. Плотность населения и уровень урбанизации.

В Украине региональные показатели плотности и урбанизации населения отличаются в несколько раз, причем их сочетание в каждом регионе имеет свою специфику. В условиях высокой концентрации населения, проживающего в городах, одним из важнейших приоритетов развития транспортного комплекса региона становится развитие пассажирского транспорта, который оказывает существенное влияние на качество жизни населения. Особую актуальность этот фактор приобретает в Донецком регионе, в котором плотность и урбанизация являются самыми высокими в Украине.

Анализируя вышеизложенное, можно утверждать, что ключевые факторы повышения транспортного потенциала экономики сосредоточены на региональном уровне хозяйствования.

Следует выделить, что перспективы дальнейшего развития транспортного комплекса связаны с реформированием других отраслей. Данный фактор является существенной особенностью формирования транспортного потенциала региона. Загруженность грузовой транспортной системы непосредственно определяется объемами производства продукции промышленности, сельского хозяйства, строительства и торговли. Объемы пассажирских перевозок в значительной степени определяются миграционными, туристическими и курортно-рекреационными потоками, которые, в свою очередь, зависят от важнейших социальных показателей – уровня и качества жизни населения, а также от уровня и динамики развития отраслей социальной инфраструктуры.

Список использованных источников:

1. Потапова Н.М. Територіальний аспект формування транспортного комплексу // Вісник Приазовського державного технічного університету. Серія: Економічні науки: Збірник наукових праць. – Маріуполь: ДВНЗ «ПДТУ», 2016. – Вип. 31. – С. 189-194.
2. Яцківський Л.Ю., Зеркалов Д.В. Загальний курс транспорту. Книга 2. Навчальний посібник. – К., Арістей, 2007. – 504 с.
3. Соціально-економічні системи продуктивних сил регіонів / Дорогунцов С.І., Чернюк Л.Г., Борщевський П.П., Данилишин Б.М., Фащевський М.І. – К.: Нічлава, 2002. – 690 с.